

BAB III

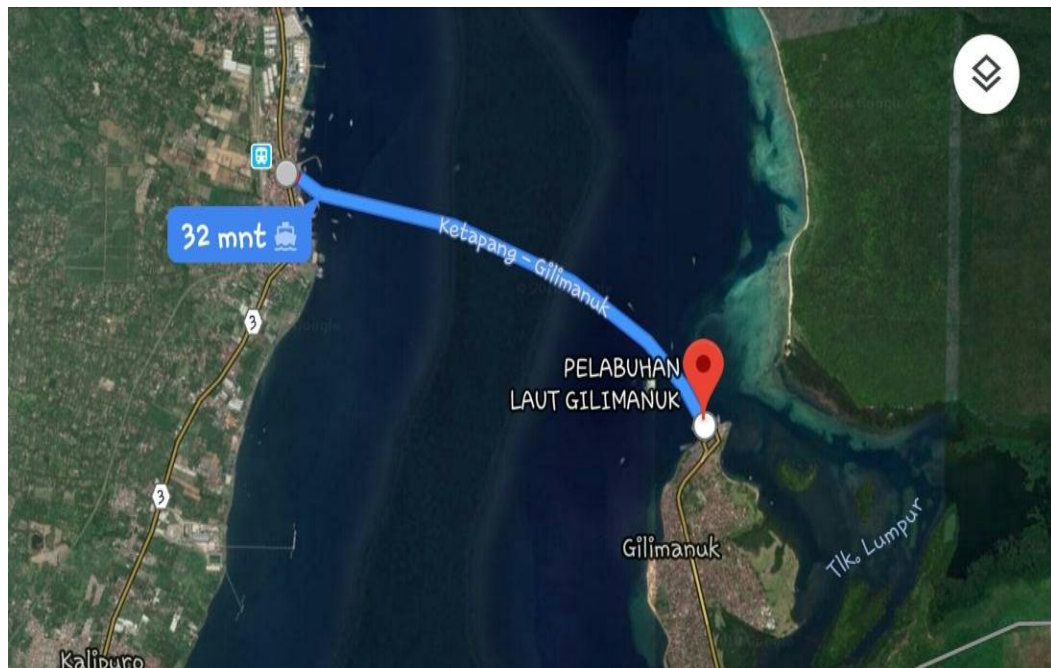
METODE PENELITIAN

3.1 Umum

Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif. Menurut Saifudin Anwar (1997) penelitian deskriptif yaitu menganalisis dan menyajikan fakta secara sistematis sehingga dapat lebih mudah dipahami dan disimpulkan. Kesimpulan yang diberikan selalu jelas dasar faktualnya sehingga semuanya selalu dapat dikembalikan langsung pada data yang diperoleh. Uraian kesimpulan didasari oleh angka yang diolah tidak secara langsung terlalu dalam. Kebanyakan pengolahan datanya didasarkan pada analisis persentase dan analisis kecenderungan.

3.2 Wilayah Studi

Studi ini berada di lokasi jalur penyeberangan pelabuhan Ketapang, Banyuwangi – Gilimanuk, Bali. Aktivitas penyeberangan kapal ini dilakukan untuk menghubungkan dua buah kabupaten yakni Kabupaten Banyuwangi dan Kabupaten Gilimanuk yang dipisahkan oleh Selat Bali. Jarak antara pelabuhan ini ± 5 mill yang dapat dilihat dari Gambar 3.1.



Gambar 3.1 Peta Lokasi Studi

Banyuwangi merupakan sebuah Kabupaten di Provinsi Jawa Timur. Ibu kotanya adalah Kota Banyuwangi. Kabupaten Banyuwangi terletak pada titik koordinat $8^{\circ}18'38,16''$ LU $114^{\circ}20'24,64''$ BT / $8,3$ LS $114,33333^{\circ}$ BT. Banyuwangi merupakan kota kecil yang terletak di paling ujung Pulau Jawa, di kawasan Tapal Kuda, dan berbatasan dengan Kabupaten Situbondo di sebelah Utara, Selat Bali di Timur, Samudera Hindia di Selatan serta Kabupaten Jember, dan Kabupaten Bondowoso di sebelah Barat. Kabupaten Banyuwangi merupakan kabupaten terluas di pulau Jawa, dengan luas mencapai $5.72,50 \text{ km}^2$ dan berpenduduk sebanyak 1,668,438 jiwa.

Melimpahnya potensi wisata alam yang dimiliki oleh Banyuwangi mendorong Dinas Pariwisata Kabupaten Banyuwangi memanfaatkannya untuk menarik wisatawan datang ke Banyuwangi. Para wisatawan yang berkunjung pun dari waktu ke waktu semakin tinggi, apalagi dengan didapkannya penghargaan tertinggi di bidang pariwisata tingkat Asia Tenggara maka oleh karena itu dari dinas Kabupaten Banyuwangi sendiri harus diiringi dengan peningkatan kuantitas

maupun kualitas moda transportasi di Kabupaten Banyuwangi untuk menopang mobilitas wisatawan baik dari dalam maupun wisatawan asing.

Ibu kota Kabupaten Banyuwangi sendiri bejarak 20 km sebelah Timur Surabaya, ibu kota provinsi Jawa Timur. Banyuwangi merupakan ujung paling timur jalur pantura serta titik paling timur jalur kereta api pulau Jawa yaitu Stasiun Banyuwangi Baru. Di pesisir Kabupaten Banyuwangi, terdapat salah satu pelabuhan terbesar dan terpadat di pulau Jawa. Pelabuhan Ketapang merupakan penghubung utama antara pulau Jawa dengan pulau Bali (Pelabuhan Gilimanuk) dengan kapal ferry, LCM, roro, Dan tongkang.

Pelabuhan Ketapang adalah sebuah pelabuhan penyeberangan di Desa Ketapang, Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur yang menjadi penghubung antara pulau Jawa dan pulau Bali melalui perhubungan laut (Selat Bali). Pelabuhan Ketapang ini didirikan pada tahun 1956. Kapal ferry mempunyai peran penting dan mendominasi dalam memperlancar mobilisasi masyarakat yang akan bekerja ataupun liburan ke bali. Dalam pengoperasiannya Pelabuhan Ketapang berada dalam naungan dan pengelolaan oleh PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) cabang Ketapang. Pelabuhan ini menjadi pilihan para wisatawan yang ingin menuju ke Bali menggunakan jalur darat. Setiap harinya, ratusan perjalanan kapal ferry melayani arus penumpang dan kendaraan dari Pelabuhan Ketapang menuju Pelabuhan Gilimanuk maupun sebaliknya. Rata – rata lama perjalanan yang diperlukan dari Pelabuhan Ketapang menuju Pelabuhan Gilimanuk maupun sebaliknya dengan menggunakan kapal ferry sekitar 1 jam tergantung cuaca yang mempengaruhi ketinggian ombak. Pelabuhan Ketapang sendiri berada dalam naungan dan pengelolaan oleh PT ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO). ASDP yang didirikan tahun 1973 ini merupakan salah satu BUMN di Indonesia yang bergerak dalam jasa angkutan penyeberangan dan pengelolaan pelabuhan penyeberangan untuk penumpang, kendaraan dan barang. Adapun fasilitas yang tersedia pada pelabuhan Ketapang dapat dilihat pada Tabel 3.1, Tabel 3.2, dan Tabel 3.3.

Tabel 3.1. Fasilitas Pelabuhan

FASILITAS POKOK	KETAPANG	GILIMANUK	KETERANGAN
Luas Areal Pelabuhan	27.524 m ²	41.130 m ²	Kondisi baik
Lapangan Parkir	15.455 m ²	9.839 m ²	Kondisi baik
Ruang Transit	562.08 m ²	312.48 m ²	Kondisi baik
Rumah Genset	2 m ²	21.5 m ²	Kondisi baik
Shellter	259 m ²	591 m ²	Kondisi baik
Gank Way / Boarding Bridge	141 m ²	321.1 m ²	Kondisi baik
Catwalk	128 m ²	174 m ²	Kondisi baik
Treastle	892 m ²	792.36 m ²	Kondisi baik
Listrik Power Suply	345 Kva	345 m ²	Kondisi baik
Peralatan Informasi	2 set	2 set	Kondisi baik
Mushola	1 unit	1 unit	Kondisi baik
Hydrant PMK	1 set	1 set	Kondisi baik

Sumber : PT. ASDP Ferry cab. Ketapang 2018

Tabel 3.2. Fasilitas Penunjang Pelabuhan

FASILITAS PENUNJANG	KETAPANG	GILIMANUK	KETERANGAN
Gedung Terminal & Kantor	2.977 m ²	1.830 m ²	Kondisi baik
Rumah Jembatan Timbang	96 m ²	45.5 m ²	Kondisi baik
Rumah Kontrol Movable Bridge	3 unit / 42 m ²	3 unit / 42 m ²	Kondisi baik
Tandon Air Bersih	150 m ²	75 m ²	Kondisi baik
Pertamanan	2.367 m ²	6.415 m ²	Kondisi baik
Jembatan Timbang	1 unit / 50 ton	1 unit / 50 ton	Kondisi baik
Generator	1 set	1 set	Kondisi baik
Bunker BBM	1 set	-	Kondisi baik
Telepon	2 unit	1 unit	Kondisi baik
Faximile	1 unit	1 unit	Kondisi baik

Sumber : PT. ASDP Ferry cab. Ketapang 2018

Tabel 3.3. Ketersediaan Loker

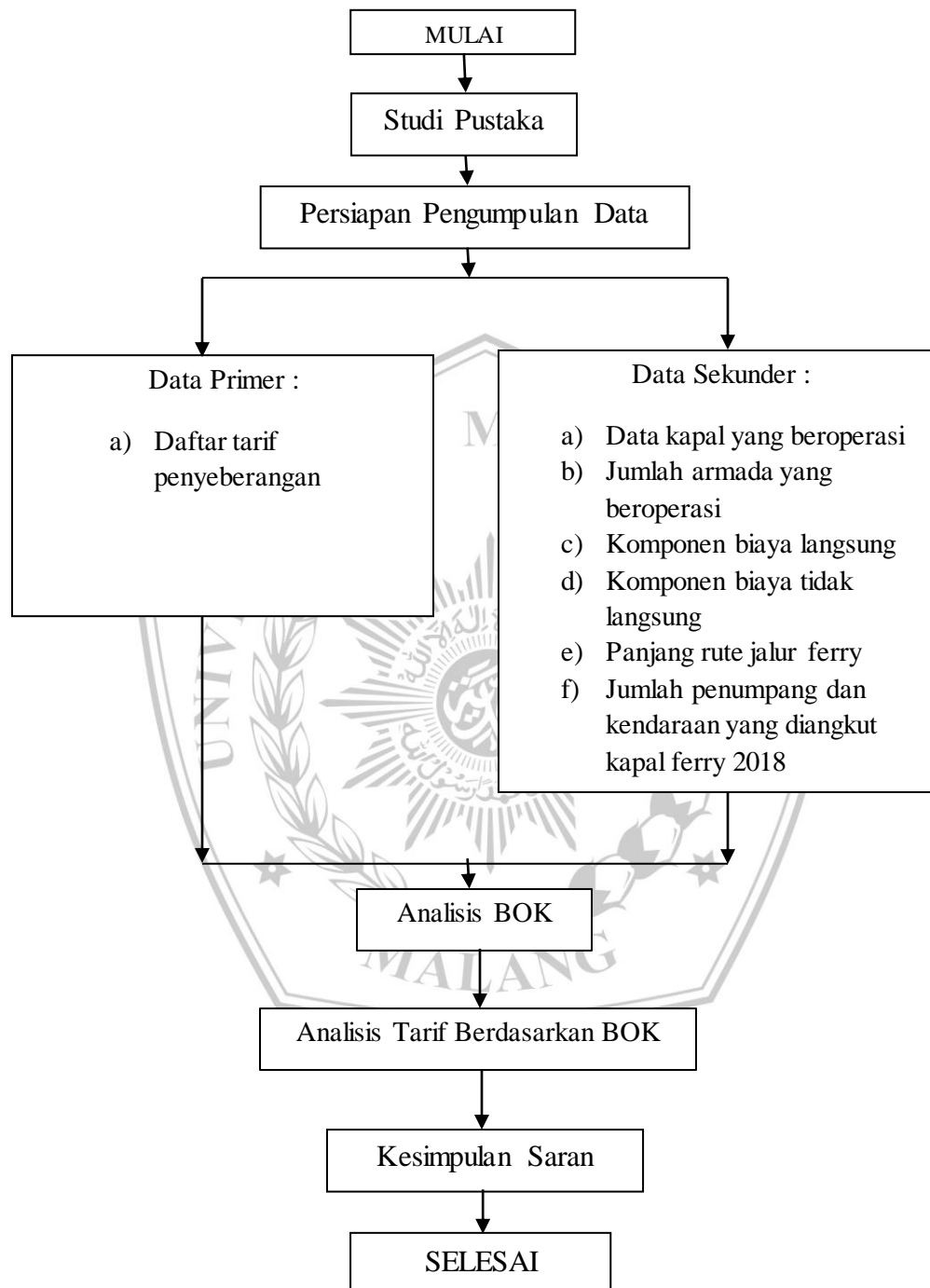
LOKET KETAPANG	LOKASI	
	MB	LCM
Loker Penumpang	1	0
Loker Kendaraan Roda 2	4	0
Loker Kendaraan Roda 4 Pnp	2	0
Loker Bus	1	0
Loker Kendaraan Barang	1	1

Sumber : PT. ASDP Ferry cab. Ketapang 2018

3.3 Tahapan Studi

Penelitian akan dimulai dengan pengumpulan data baik data sekunder maupun data primer. Data – data tersebut diperoleh dari analisis perhitungan tarif

berdasarkan BOK dan hasil analisis tersebut dapat ditarik kesimpulan, kerangka pemikiran dapat dilihat pada Gambar 3.2



Gambar 3.2 Diagram Alir Penelitian

3.4 Pengumpulan Data

Pengumpulan data difungsikan sebagai bahan dasar yang nantinya akan diolah. Data – data yang diperlukan berupa data – data kapal yang ada di Pelabuhan Ketapang, jumlah armada kapal yang aktif atau yang beroperasi, komponen biaya langsung dan biaya tidak langsung, daftar tarif penyeberangan, jumlah penumpang, waktu tempuh dan jadwal operasi kapal.

3.4.1 Teknik Pelaksanaan dan Pengumpulan Data

Pengambilan data – data yang telah disebutkan dilakukan sebagai bahan yang dibutuhkan dalam penelitian dan perhitungan. Pengambilan data dilakukan dalam mengajukan permohonan data ke beberapa perusahaan penyedia kapal dan instansi / lembaga pemerintahan yang memiliki data yang kita butuhkan. Adapun cara yang lain yaitu wawancara langsung ke pihak terkait apabila ada data – data yang masih dibutuhkan dan sebagai pelengkap data – data yang ada.

3.4.2 Data Sekunder

Untuk mendapatkan data sekunder ialah dengan melakukan wawancara kepada pihak ASDP, staf di lapangan, dan ABK. Sedangkan data lainnya diperoleh dari pemerintah daerah serta dinas terkait.

3.4.3 Data Primer

Untuk mendapatkan data primer dengan cara survey secara langsung ke lapangan (Pelabuhan Ketapang). Pengamatan sesuai yang dibutuhkan, menaiki kapal dan lain sebagainya.

3.5 Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Untuk menganalisis Biaya Operasional Kendaraan pertama – tama harus menghitung pendapatan kapal yang diperoleh selama satu tahun.

a. Penumpang dalam satu tahun

1) Dewasa

= Jumlah Penumpang Dewasa dalam satu tahun x Tarif angkutan

2) Anak – anak

= Jumlah Penumpang Anak dalam satu tahun x Tarif angkutan

b. Kendaraan Tahun dalam satu tahun

1) Golongan I

= Jumlah kendaraan GOL I dalam satu tahun x Tarif angkutan

2) Golongan II

= Jumlah kendaraan GOL II dalam satu tahun x Tarif angkutan

3) Golongan III

= Jumlah kendaraan GOL III dalam satu tahun x Tarif angkutan

4) Golongan IVA

= Jumlah kendaraan GOL IVA dalam satu tahun x Tarif angkutan

5) Golongan IVB

= Jumlah kendaraan GOL IVB dalam satu tahun x Tarif angkutan

6) Golongan VA

= Jumlah kendaraan GOL VA dalam satu tahun x Tarif angkutan

7) Golongan VB

= Jumlah kendaraan GOL VB dalam satu tahun x Tarif angkutan

8) Golongan VI A

= Jumlah kendaraan GOL VI A dalam satu tahun x Tarif angkutan

9) Golongan VIB

= Jumlah kendaraan GOL VI B dalam satu tahun x Tarif angkutan

10) Golongan VII

= Jumlah kendaraan GOL VII dalam satu tahun x Tarif angkutan

11) Golongan VIII

= Jumlah kendaraan GOL VII dalam satu tahun x Tarif angkutan

12) Golongan IX

= Jumlah kendaraan GOL IX dalam satu tahun x Tarif angkutan

Kemudian hasilnya dijumlah, mulai dari penumpang dewasa, anak – anak, dan semua golongan kendaraan didapatkan jumlah pendapatan kapal dalam satu tahun.

Dari hasil perhitungan pendapatan total, kemudian dilanjutkan analisis yang nantinya akan didapatkan biaya yang harus dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan. Untuk melakukan analisa biaya operasional kendaraan ini harus terlebih dahulu mengetahui pemakaian komponen biaya operasional kendaraan (biaya langsung dan tidak langsung), setelah itu akan didapatkan biaya operasional kendaraan yang dikeluarkan oleh operator angkutan penyeberangan dalam satuan Rp/SUP.

Adapun saran sasaran utama analisa BOK ini adalah untuk mengetahui berapa BOK yang sesuai dengan kondisi saat dilakukan studi sehingga nantinya penentuan tarif juga akan disesuaikan berdasarkan BOK tersebut, dan selanjutnya dilakukan analisa tarif.

Data – data yang akan dicari dari komponen biaya operasional yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2003, yaitu :

1. Biaya Langsung

Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas :

1.1 Biaya Tetap (*fixed cost*)

1.1.1 Biaya Penyusutan Kendaraan (*Depresiasi*)

Biaya depresiasi, yaitu biaya penyusutan harga kapal dengan rumus :

$$Bpk = \frac{\text{Harga kapal} - \text{Nilai Residu}}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots\dots(3.3)$$

Dimana harga kapal didasarkan atas :

- a. Nilai residu 5% dari harga kapal.
- b. Masa penyusutan 25 tahun untuk kapal baru dan 20 tahun untuk kapal bekas.

1.1.2 Biaya Bunga Modal

Rumus :

$$BBM = \frac{\frac{n+2}{2} \times (65\% \times \text{harga kapal}) \times \text{tingkat bunga/tahun}}{N} \dots\dots\dots(3.4)$$

Dimana :

N = Jangka waktu pinjaman adalah 10 tahun modal dihitung 65% dari harga kapal, tingkat bunga didasarkan atas tingkat harga yang berlaku umum.

1.1.3 Biaya Asuransi Kapal

Biaya asuransi adalah uang premi tahunan yang dibayarkan kepada lembaga asuransi untuk pertanggungan atas resiko kerusakan atau musnahnya kapal atau resiko – resiko lainnya dengan rumus :

Besarnya premi asuransi kapal/tahun adalah 1,5% dari harga kapal

1.1.4 Biaya Awak Buah Kapal

Gaji Upah

$$= \text{Gaji rata – rata/orang/bulan} \times \text{jumlah ABK} \times 12 \text{ bulan} \dots\dots\dots(3.5)$$

1.2 Biaya Tidak Tetap (*running cost*)

1.2.1 Bahan Bakar Minyak (BBM)

Pemakaian bahan bakar, berangkat dari *performance* tenaga penggerak kapal (HP), yaitu besar daya yang diperlukan kapal dengan kecepatan tertentu pada kondisi *displacement* perencanaan kapal. Komposisi pemakaian bahan bakar pada mesin bantu kapal untuk pemakaian penerangan, pompa – pompa, mesin jangkar, mesin kemudi, dan lain – lain. Besar pemakaian bahan bakar kapal ditentukan oleh lamanya waktu kapal di laut dan di pelabuhan, dan besar tenaga penggerak kapal dan mesin bantu, pemakaian bahan bakar di laut digunakan untuk mesin penggerak utama kapal dan mesin bantu kapal, sedangkan untuk pemakaian bahan bakar di pelabuhan digunakan untuk mesin bantu kapal. Menurut besarnya konsumsi bahan bakar minyak dapat ditentukan dengan menggunakan rumus yang digunakan menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2003 :

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{daya mesin/unit} \times \text{pemakain BBM/PK/jam} \times \text{jumlah jam layar/trip} \times \text{jumlah trip/hari} \times \text{hari operasi/tahun} \times \text{harga BBM/liter} \dots\dots\dots(3.6)$$

Dimana =

- Pemakaian BBM per PK/jam = 0,13 liter.
- Hari operasi kapal/tahun = 11 bulan/330 hari, 1 bulan untuk *docking* tahunan.
- Jam kerja mesin dihitung berdasarkan lama pelayanan per trip.
- Jumlah trip perhari dihitung menurut banyaknya frekuensi pelayanan perhari.

Catatan : PK (*Paarden Kracht*) = 0,98 HP (*Horse Power*)

1.2.2 Biaya Pelumas

Pemakaian minyak lumas adalah untuk penggantian secara periodik atau jarak pelayaran untuk pemeliharaan terhadap mesin – mesin. Jumlah kebutuhan minyak lumas tergantung dari jenis dan besarnya tenaga penggerak. Jangka waktu penggantian biasanya berdasarkan waktu atau jam – jam kerja mesin itu merata terhadap umur teknis kapal 25 tahun, dan nilai sisa kapal diperhitungkan sama dengan nol. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2003, biaya pelumas yaitu :

$$= \text{Jumlah mesin} \times \text{daya mesin/unit} \times \text{pemakaian pelumas/PK/jam} \times \text{jumlah jam layar/trip} \times \text{jumlah trip/hari} \times \text{hari operasional/tahun} \times \text{harga pelumas/liter} \dots\dots\dots(3.7)$$

Dimana =

- Pemakaian pelumas per PK/jam = 0,0033 liter
- Hari operasional kapal/tahun = 11 bulan/330 hari, 1 bulan untuk *docking* tahunan
- Jam kerja mesin dihitung berdasarkan lama pelayanan/trip
- Jumlah trip perhari dihitung menurut banyaknya frekuensi pelayanan perhari.

1.2.3 Biaya Gemuk

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2003, biaya gemuk yaitu :

$$= \text{jumlah pemakaian gemuk/bulan} \times \text{jumlah operasi kapal/bulan} \times \text{harga gemuk/kg} \dots\dots\dots(3.8)$$

Dimana =

Pemakaian gemuk diansumsikan untuk kapal ukuran:

- a. Kurang dari 150 GT = 20 kg
- b. 151 – 400 GT = 30 kg
- c. 401 – 500 GT = 40 kg
- d. 501 – 1000 GT = 50 kg
- e. Lebih dari 1000 GT = 60 kg

1.2.4 Biaya Air Tawar

Pemakaian air tawar pada kapal adalah untuk pendingin mesin utama, mesin bantu, dan untuk konsumsi, mandi dan mencuci. Biaya pemakaian air tawar dihitung dengan mengalikan jumlah air tawar yang digunakan selama satu tahun dikalikan dengan harga air berdasarkan harga air tawar saat ini. Jadi, rumus yang digunakan yaitu :

$$\text{Untuk crew + penumpang + DLL} \\ = \text{jumlah pemakaian} \times \text{harga air tawar/liter} \dots\dots\dots(3.9)$$

1.2.5 Biaya *Repairs, Maintenance* dan *Suppliers* (RMS)

Biaya yang dikeluarkan kepada pihak luar yang melaksanakan pekerjaan reparasi dan *maintenance* kapal, adapun biaya yang dikeluarkan meliputi :

- a. Pemeliharaan harian kapal
 - Biaya *cleaning servise*, biaya/tahun
 - Biaya pengadaan sabun dan majun
 - Pengecatan rutin kapal
- b. Pemeliharaan peralatan keselamatan kapal
- c. Peralatan dan perlengkapan kapal
- d. *Docking*/pemeliharaan kapal
- e. Biaya di lingkungan pelabuhan
- f. Biaya perniagaan dan promosi

2. Biaya Tidak Langsung

2.1 Biaya Tetap

Biaya pegawai darat cabang (kantor cabang/perwakilan) gaji upah

$$= \text{gaji rata - rata/ bulan} \times \text{jumlah pegawai} \times 12 \text{ bulan} \dots (3.10)$$

2.2 Biaya Tidak Tetap

2.2.1 Biaya kantor cabang, perwakilan dan rumah dinas

2.2.2 Biaya pemeliharaan

2.2.3 Biaya alat tulis kantor

$$\text{ATK} = \text{biaya/bulan} \times 12 \text{ bulan} \dots (3.11)$$

2.2.4 Biaya Telepon

$$= \text{biaya/bulan} \times 12 \text{ bulan} \dots (3.12)$$

2.2.5 Biaya Pos

$$= \text{biaya/bulan} \times 12 \text{ bulan} \dots (3.13)$$

2.2.6 Biaya Air

$$= \text{biaya/bulan} \times 12 \text{ bulan} \dots (3.14)$$

2.2.7 Biaya pengawasan dan perjalanan dinas \dots (3.15)

3.6 Analisis Tarif Berdasarkan BOK

Analisis tarif berdasarkan BOK bertujuan untuk mengetahui apabila tarif yang berlaku saat ini masih sesuai dengan biaya operasional. Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2003, Tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyeberangan, dengan tujuan untuk mengontrol tarif yang berlaku sekarang berdasarkan BOK rata – rata dengan faktor muat dari kapasitas daya angkut dengan jumlah penumpang dan kendaraan. Pada perhitungan tarif berdasarkan BOK adapun tarif yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut :

- a. Tarif dasar
- b. Tarif jarak
- c. Tarif pelayaran tambahan

3.7 Kesimpulan dan Hasil Analisis

Pada bagian ini disusun semua hasil yang telah didapatkan dan kemudian disimpulkan hasil – hasil dari seluruh rangkaian penelitian yang telah dilakukan.